

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประเทศต่างๆ มีความพยายามที่จะสร้างความเจริญเติบโตให้กับประเทศของตน ทำให้ประเทศมีความเข้มแข็ง เพื่อที่จะสามารถทำการแข่งขันทางการค้ากับนานาประเทศได้ ซึ่งการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาความเจริญเติบโต และสร้างความเข้มแข็งของประเทศ โดยเฉพาะในเรื่องของการค้าไม่ว่าจะเป็นการค้าภายในประเทศ หรือการค้าระหว่างประเทศ นับเป็นสิ่งสำคัญที่จะนำมาซึ่งรายได้หลักเข้าสู่ประเทศ โดยเฉพาะในทางการค้าระหว่างประเทศซึ่งจะมีลักษณะเป็นการติดต่อซื้อขายระหว่างประเทศตั้งแต่สองประเทศขึ้นไป อันจะต้องมีการขนส่งสินค้าที่ซื้อขายกันในระยะทางไกลๆ ระหว่างประเทศต่างๆ และการขนส่งสินค้าทางทะเลก็ได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในทางการค้าระหว่างประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันและถือได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งที่สามารถทำการส่งสินค้าได้คราวละมากๆ หากจะเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางอื่น ส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งต่อเที่ยวต่ำกว่า ประกอบกับลักษณะทางภูมิศาสตร์ของโลกที่มีผืนน้ำถึงสามในสี่ส่วน ดังนั้น ในการค้าระหว่างประเทศ เรือจึงถือได้ว่าเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญมาก สำหรับประเทศไทยที่แม้จะมีการส่งออกสินค้าเป็นจำนวนมากก็ตาม แต่ในสภาพความเป็นจริงประเทศไทยกลับยังมีจำนวนเรือที่ใช้ในการขนส่งน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนในหลายประเทศ เช่น สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม และจากข้อมูลใน Review of Maritime Transport 2007 ได้จัดอันดับของประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ในความควบคุม 35 อันดับแรก โดยกองเรือพาณิชย์ไทยอยู่ในอันดับที่ 34<sup>1</sup> ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วประเทศไทยยังคงมีความจำเป็นที่จะต้องใช้บริการของกองเรือต่างประเทศในการขนส่ง นอกจากนี้แล้วในเรื่องของสภาพกองเรือพาณิชย์ของไทยอายุการ

---

<sup>1</sup> สุภา โกมุทกุล, “ยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย,” <[http://www.md.go.th/maritime\\_knowledge/knowledge/ship-strategic.pdf](http://www.md.go.th/maritime_knowledge/knowledge/ship-strategic.pdf)>, น.1.

ใช้งานของเรือพาณิชย์ไทยส่วนใหญ่ยังเป็นเรือเก่าที่มีอายุการใช้งานมากดังจะเห็นได้จากรายงานที่รวบรวมโดยสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี<sup>2</sup> ดังนี้

| อายุเรือ<br>(ปี) | เรือบรรทุกสินค้าแห้ง |           | เรือบรรทุกสินค้าเหลว |         | รวมทั้งสิ้น |           | สัดส่วน แต่ละ<br>ช่วงของ DWT<br>(ร้อยละ) |
|------------------|----------------------|-----------|----------------------|---------|-------------|-----------|--|
|                  | ลำ                   | DWT       | ลำ                   | DWT     | ลำ          | DWT       |  |
| <5               | 14                   | 134,359   | 23                   | 7,650   | 16          | 142,009   | 3.59                                     |
| 5-9              | 6                    | 147,137   | 3                    | 16,848  | 9           | 163,985   | 4.15                                     |
| 10-14            | 40                   | 750,027   | 12                   | 44,554  | 52          | 794,580   | 20.09                                    |
| 15-19            | 13                   | 216,630   | 20                   | 49,358  | 33          | 265,988   | 6.72                                     |
| 20-24            | 53                   | 1,101,361 | 54                   | 150,863 | 107         | 1,252,224 | 31.66                                    |
| 25-29            | 55                   | 570,678   | 83                   | 283,200 | 138         | 853,878   | 21.59                                    |
| >30              | 53                   | 336,625   | 68                   | 146,245 | 121         | 482,870   | 12.21                                    |
| รวม              | 234                  | 3,256,816 | 242                  | 698,719 | 476         | 3,955,535 | 100                                      |

โดยที่เรือที่จะนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าหรือในกิจการด้านอื่นๆ ได้ จะต้องเป็นเรือที่ได้รับสัญชาติของประเทศใดประเทศหนึ่งซึ่งได้รับจดทะเบียนเรือลำนั้นไว้ กล่าวคือ เรือทุกลำจะต้องมีสัญชาติและมีการชักธงของประเทศที่ให้สัญชาติแก่เรือลำนั้น หากพิจารณาภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศแล้ว แต่ละประเทศต่างก็มีอำนาจอธิปไตยของตนเองในการที่จะกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขต่างๆ ในการจดทะเบียนเรือได้ ดังนั้น หลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขบางประการในการจดทะเบียนเรือของแต่ละประเทศจึงได้รับการพัฒนาแตกต่างกันไปตามธรรมเนียม ประเพณีปฏิบัติรวมถึงผลประโยชน์ของประเทศตนเป็นหลัก

สำหรับประเทศไทยเองก็มีบทบัญญัติกฎหมายที่เป็นหลักเกี่ยวข้องกับระบบทะเบียนเรือคือพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขต่างๆ ในการจดทะเบียนเป็นเรือไทย และในสวนอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งจากการศึกษาพบว่าแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือใช้บังคับอยู่แล้วก็ตาม แต่เนื่องจากกฎหมายฉบับดังกล่าวได้มีการประกาศบังคับใช้มาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ทำให้ขาดความ

<sup>2</sup> ข้อมูล ณ สิงหาคม 2551.

ทันสมัย ไม่สอดคล้องและไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน แม้ว่าจะมีการแก้ไข เพิ่มเติมอยู่เป็นระยะๆ ก็ตาม นอกจากนี้ผู้เขียนยังเห็นว่าพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ฉบับนี้ ยังขาดความครบถ้วนสมบูรณ์ กล่าวคือ ยังขาดบทบัญญัติที่ผู้เขียนเห็นว่ามีความสำคัญและจำเป็นในบางเรื่อง ซึ่งเมื่อได้ทำการศึกษาร่วมเทียบกับหลักกฎหมายและกฎเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือทั้งที่เป็นหลักกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ ค.ศ.1986 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships 1986) และกฎหมายภายในของบางประเทศ เช่น กฎหมายว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of the PRC 1994) เป็นต้น แล้ว ทำให้พบว่า มีกฎเกณฑ์ในหลายเรื่องที่ได้รับการยอมรับและมีปรากฏอยู่ในกฎหมายภายในของต่างประเทศ ซึ่งก็มิได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นี้แต่อย่างใด ดังนั้น การขาดความครบถ้วนสมบูรณ์และความเป็นสากลเช่นนี้นั้นอาจก่อให้เกิดปัญหาทั้งในทางกฎหมายและในทางปฏิบัติขึ้นได้ อีกทั้งจะเป็นอุปสรรคอย่างสำคัญต่อการพัฒนาระบบทะเบียนเรือไทย ตลอดจนการขยายกองเรือพาณิชย์ของไทยต่อไปในอนาคต

จากลักษณะและสภาพปัญหาดังกล่าวจะทำให้เกิดความไม่เชื่อมั่นในการที่เจ้าของเรือจะนำเรือของตนมาจดทะเบียนเรือยังประเทศไทยและส่งผลให้เกิดความเสียหายเปรียบสำหรับประเทศไทยในทางการค้าระหว่างประเทศขึ้นได้ ดังจะเห็นได้จากสรุปผลการศึกษาของคุณมณี รัตมีเทศ ซึ่งพบว่าในช่วงปี 2538 – 2540 มีการนำเรือไทยไปจดทะเบียนเป็นเรือต่างประเทศเป็นจำนวนมาก กล่าวคือประมาณ 1,360,019 เดทเวทตัน, 1,537,913 เดทเวทตัน และ 1,166,244 เดทเวทตัน คิดเป็นร้อยละ 70, 61.39 และ 47.24 ของกองเรือไทยตามลำดับ แม้ว่ารัฐบาลไทยจะได้เริ่มหันมาให้ความสนใจกับธุรกิจบริการด้านการขนส่งทางทะเลมากขึ้น ซึ่งมีมูลค่าของระวางในขณะนั้นสูงถึงเกือบ 200,000 ล้านบาท แต่กลับเป็นรายได้เข้าประเทศไทยเพียง 18,000 ล้านบาท (ค่าระวางที่ทำการขนโดยเรือไทย) นอกจากนี้จากข้อมูลเรือไทยที่ไปจดทะเบียนเป็นเรือต่างชาติ ณ เดือนธันวาคม 2541 ถึง มีนาคม 2542 มีประมาณถึง 672,000 เดทเวทตัน ในขณะที่ข้อมูล ณ สิ้นปี 2541 แม้ว่าจะมีเรือกลับมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับจากปี 2540 กล่าวคือ เป็นจำนวน 620,000 เดทเวทตัน ก็ตาม<sup>3</sup> แต่จำนวนดังกล่าวก็ยังเป็นจำนวนที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับเรือที่ไปจด

---

<sup>3</sup> มณี รัตมีเทศ, “สรุปผลการศึกษา การนำเรือที่จดทะเบียนในต่างประเทศกลับมาชักธงไทย,” วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 19 ฉบับที่ 1 (เมษายน 2543), น.1-2.

ทะเบียนเป็นเรือต่างชาติ ซึ่งปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งที่เจ้าของเรือไทยยังคงมีการนำเรือของตนไปจดทะเบียนยังต่างประเทศในอัตราที่สูงก็คือ กฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของไทย ไม่ว่าจะทะเบียนพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ก็ตาม โดยที่กฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวเป็นกฎหมายที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์กันมากว่าเป็นกฎหมายที่ล้าสมัย มีกฎระเบียบที่ค่อนข้างเข้มงวด ไม่ทันต่อสภาพการณ์ในปัจจุบัน ก่อให้เกิดความไม่สะดวกและล่าช้าในการที่จะขอจดทะเบียนเรืออีกทั้งทำให้มีค่าใช้จ่ายในอัตราที่สูง<sup>4</sup>

ฉะนั้น การมีกฎหมาย หรือหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือที่เป็นที่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ มีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่ชัดเจน ไม่มีขั้นตอนที่ยุ่งยากและมีหลักเกณฑ์ที่ครอบคลุมจะทำให้เจ้าของเรือต่างๆ เกิดความมั่นใจในการที่จะนำเรือของตนมาจดทะเบียนเป็นเรือไทยอันเป็นการช่วยพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและช่วยให้ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายๆ ด้าน กล่าวคือ

ประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ<sup>5</sup> การขยายกองเรือพาณิชย์ที่มีอยู่แล้วให้มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นช่วยให้สามารถรับขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศไทยได้เองทั้งหมดหรือเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้จะเป็นการสงวนเงินค่าระวางให้ตกได้แก่เรือไทยอันเป็นการสงวนเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมากแล้ว กองเรือพาณิชย์ที่ประเทศไทยมีอยู่ย่อมนำมาใช้ในการรับจ้างให้บริการขนส่งสินค้าในท่าเรือต่างประเทศได้อีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางที่เรือพาณิชย์ของไทยแล่นผ่านหรือในเส้นทางอื่นที่จะมีผู้จ้างหรือเช่าเรือไปเพื่อให้ขนส่งสินค้า ก็จะทำให้สามารถหาเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศได้ อันจะช่วยแก้ดุลการค้าได้อีกทางหนึ่ง ดังจะเห็นได้จากในหลายประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ อีกทั้งการสร้างและขยายขนาดกองเรือพาณิชย์ของไทยให้มีความเข้มแข็งและมีปริมาณมากขึ้น นอกจากนี้จะเป็นการสงวนเงินตราต่างประเทศและหาเงินตราเข้าประเทศแล้วยังได้รับประโยชน์ในการที่ทำให้เกิดอาชีพใหม่สำหรับคนไทยเป็นการสร้างงานให้คนไทยมีงานทำมากขึ้น คือ อาชีพในการเดินเรือพาณิชย์ (Sea-Going Manpower) และ

<sup>4</sup> กาญจนา คงวันดี, “การจดทะเบียนเรือสากล: ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.5.

<sup>5</sup> กมล สนธิเกษตริน, ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย, เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2524, น.12-14.

อาชีพเกี่ยวกับธุรกิจเรือบนฝั่ง (Shore-Based Manpower) ซึ่งจำเป็นที่จะต้องใช้คนจำนวนมาก และเป็นงานที่ต้องการผู้ที่มีความรู้ความชำนาญในกิจการโดยเฉพาะ ซึ่งประเทศไทยยังขาดแคลน ผู้ที่จะมาประกอบอาชีพดังกล่าว นอกจากลักษณะงานดังกล่าวแล้วการสร้างและขยายกองเรือพาณิชย์ยังทำให้เกิดมีงานที่เกี่ยวข้องกับกิจการเดินเรือพาณิชย์อีกเป็นจำนวนมาก เช่น กิจการท่าเรือเดินทะเล อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือเดินทะเล รวมถึงอุตสาหกรรมอื่นที่ต่อเนื่องกับ อุตสาหกรรมต่อและซ่อมเรือเดินทะเล หรืองานที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล เป็นต้น ดังนั้น หากมีการขยายกองเรือพาณิชย์มากขึ้นเท่าใดก็เป็นการเปิดโอกาสให้มีงานให้คนของตนทำมากขึ้น เท่านั้น

ประโยชน์ทางการทหาร<sup>6</sup> เนื่องจากในทางราชการทหารสามารถใช้กองเรือพาณิชย์ของไทยในการเสริมกำลังกองทัพเรือในการขนส่งสิ่งของหรือยุทธภัณฑ์และลำเลียงกำลังทหารได้ในยามที่จำเป็นทั้งในยามสงบและในภาวะที่ไม่ปกติ การที่ประเทศไทยมีกองเรือพาณิชย์ที่ใหญ่ขึ้น จึงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถทางการทหารให้กับประเทศไทยในอีกทางหนึ่งด้วย

นอกจากนี้ยังมีประโยชน์ทางการเมืองระหว่างประเทศ โดยประเทศใดที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ซึ่งชักธงเรือของชาติอื่นๆ แล่นในน่านน้ำต่างๆ ย่อมก่อให้เกิดความได้เปรียบทางการเมืองอันเป็นการแสดงให้เห็นถึงศักยภาพและขีดความสามารถในทางการค้าระหว่างประเทศ ความชำนาญในการเดินเรือระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องใช้บุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และมีประสบการณ์ ทั้งนี้โดยพิจารณาได้จากขนาดของกองเรือพาณิชย์ของประเทศนั้น

เมื่อพิจารณาถึงเนื้อหาในพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นี้แล้ว อาจกล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายที่ไม่น่าจะเป็นปัญหาแต่อย่างใด เพราะอยู่ในหลักเกณฑ์ของกฎหมายที่ใช้อยู่ในประเทศต่างๆ ทั่วไป อีกทั้งมิได้มีความขัดแย้งกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้ปฏิบัติกันอยู่ เช่น หลักความเกี่ยวโยงอันแท้จริง (genuine link) เป็นต้น แต่หากมองในแง่สภาพความเป็นจริงที่เป็นอยู่แล้วกฎหมายดังกล่าวมิได้เอื้อประโยชน์หรือสอดคล้องกับความเป็นจริงของไทยอย่างเต็มที่ ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วแม้กฎหมายดูเหมือนว่าจะมิได้เป็นอุปสรรคในการที่ผู้ใช้บริการจะจดทะเบียนเรือหรือ แม้กระทั่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีกฎหมายในเรื่องนี้รองรับอยู่แล้ว<sup>7</sup> แต่อย่างไร

<sup>6</sup> กมล สนธิเกษตริน, เพิ่งอ้าง, น.4.

<sup>7</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ หมวด 2 การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ก็ตามผู้เขียนก็ยังเห็นว่ามีความสำคัญของกฎหมายในบางเรื่องสมควรได้รับการปรับปรุงเพิ่มเติม และดำเนินการเพื่อให้เจ้าของเรือมีการจดทะเบียนเรือในประเทศไทยมากขึ้น

ผู้เขียนจึงได้ทำการศึกษาค้นคว้าถึงหลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของประเทศต่างๆ เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุงและพัฒนา โดยทำการศึกษาวเคราะห์เพื่อนำเอาหลักเกณฑ์ที่เป็นสากลและได้รับการยอมรับมาเป็นพื้นฐานในการพัฒนาระบบทะเบียนเรือของไทยให้มีความทันสมัย ครบถ้วนสมบูรณ์ต่อไป อย่างเช่น ในการจดทะเบียนกรณีนี้ที่เจ้าของเรื่อนำเรือไปให้บุคคลอื่นได้ใช้ประโยชน์จากตัวเรือไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน โดยให้บุคคลอื่นเช่าเรือ (charter) ทั้งลำ หรือที่เรียกว่าเช่าเหมาระวางเรือหรือสัญญาเช่าเรือเปล่า (bareboat charter หรือ demise charter) โดยเจ้าของเรือจะกลายเป็นผู้ให้เช่าเรือ และบุคคลที่มาทำสัญญาจะกลายเป็นผู้เช่าเรือ (charterer) ซึ่งบุคคลผู้เช่าเรือดังกล่าวจะสามารถจดทะเบียนเรือที่ตนเช่าเรือมาในประเทศของตนเพื่อให้ได้รับสัญชาติเรือของประเทศนั้น ตลอดจนสิทธิประโยชน์บางอย่างได้หรือไม่ โดยกฎหมายเกี่ยวกับทะเบียนเรือในต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นในระดับกฎหมายระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในประเทศก็ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ แต่ในกฎหมายไทยกลับยังไม่มีบัญญัติถึงหลักเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งหากมีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้นอาจเกิดปัญหาในทางปฏิบัติและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของเรือพาณิชย์ของไทย หรือในกรณีของการเพิ่มเติม มาตรา 7 ทวิ ซึ่งกำหนดถึงผู้มีสิทธิถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่ทำการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ แต่ไม่ได้มีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตราอื่นๆ อันก่อให้เกิดความไม่สอดคล้องกันในกรณีการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือที่กฎหมายไทย กำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตให้ใช้เรือด้วย เป็นต้น ซึ่งจากการศึกษาไม่พบว่ามีประเทศใดใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวในการเป็นเงื่อนไขในการจดทะเบียนเรือ การกำหนดไว้เช่นนี้อาจก่อให้เกิดความสับสนหรือปัญหาให้ขบคิดในทางกฎหมายได้ว่าการที่จะได้รับสัญชาติเรือตามกฎหมายไทยนั้นจะขึ้นอยู่กับทะเบียนเรือหรือใบอนุญาตให้ใช้เรือเพราะหากไม่มีใบอนุญาตให้ใช้เรือก็ไม่สามารถออกใบทะเบียนเรือให้ได้

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าปัญหาบางประการของกฎหมายฉบับนี้มีความจำเป็นที่จะต้องได้รับการศึกษาทบทวนเพื่อความครบถ้วนสมบูรณ์ของกฎหมายฉบับนี้ เนื่องจากอาจมีปัญหามาในทางกฎหมายหรืออุปสรรคข้อขัดข้องเกิดขึ้นได้โดยที่พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ไม่มีบทบัญญัติครอบคลุมถึงประเด็นข้อพิพาทหรืออุปสรรคบางประการที่เกิดขึ้น การปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติม พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 จึงเป็นสิ่งที่ควรรับดำเนินการ เพื่อให้กฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของไทยนั้นมีความเป็นสากลและได้รับการยอมรับจาก

นานาชาติ อันจะส่งผลให้มีการนำเรือเข้ามาจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยมากขึ้นซึ่งจะเป็นการส่งเสริมและพัฒนากองเรือพาณิชย์ของไทยไปพร้อมกันด้วย

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วัตถุประสงค์ในการศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เพื่อให้ทราบและเข้าใจถึงหลักเกณฑ์และขั้นตอนต่างๆ ของระบบทะเบียนเรือ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของการจดทะเบียนเรือ ใบทะเบียนเรือ การโอนกรรมสิทธิ์ในเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ และสิทธิหน้าที่พิเศษต่างของเรือที่ได้จดทะเบียนทั้งของประเทศไทย และในต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังแสดงให้เห็นถึงสภาพปัญหาทางกฎหมายของหลักเกณฑ์ระบบทะเบียนเรือในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และทำการศึกษาวិเคราะห์เปรียบเทียบเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของระบบทะเบียนเรือตามกฎหมายไทยกับกฎหมายของบางประเทศ เพื่อจะให้เห็นถึงความแตกต่างของหลักเกณฑ์ต่างๆ รวมถึงการพิจารณาถึงความเหมาะสมและแนวทางในการที่จะนำมาใช้ในการแก้ปัญหา ตลอดจนการนำแนวความคิดที่ได้จากการศึกษามาประยุกต์ใช้ในการปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาหลักเกณฑ์กฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ของไทย อันจะเป็นการช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศในอีกทางหนึ่ง

## 3. ขอบเขตในการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาถึงระบบทะเบียนเรือของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 โดยจะมุ่งเน้นถึงหลักเกณฑ์ ขั้นตอนต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของใบทะเบียนเรือ การเปลี่ยนแปลงหรือการเพิกถอนทะเบียนเรือ การโอนกรรมสิทธิ์ การจดทะเบียนสิทธิบนเรือ ทั้งการจำนองและนุริมสิทธิในเรือที่ได้จดทะเบียนแล้ว ตลอดจนจนถึงสิทธิหน้าที่พิเศษต่างๆ ของเรือไทยที่ได้จดทะเบียนแล้ว โดยผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์ให้เห็นถึงสภาพปัญหาอุปสรรคในปัจจุบัน และทำการศึกษเปรียบเทียบเกี่ยวกับแนวความคิดและบทบัญญัติแห่งกฎหมายเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือของประเทศต่างๆ อันได้แก่

1. พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ 1995 (Merchant Shipping Act 1995) ของประเทศอังกฤษ

2. พระราชบัญญัติว่าด้วยการจดทะเบียนเรือ1981 (Shipping Registration Act 1981) ของประเทศออสเตรเลีย

3. พระราชบัญญัติว่าด้วยหลักเกณฑ์การจดทะเบียนเรือแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน 1994 (The Ship Registration Regulations of The PRC 1994)

ในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนได้จัดแบ่งเนื้อหาต่างๆ ออกเป็น 6 บทด้วยกัน กล่าวคือ ในบทที่ 1 บทนำ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงสภาพปัญหาในทางกฎหมายที่อาจเกิดขึ้นจากพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 บทที่ 2 ได้แสดงให้เห็นถึงลักษณะ และแนวความคิดทั่วไปเกี่ยวกับระบบทะเบียนเรือ เพื่อให้เห็นถึงประเภทของการจดทะเบียนเรือ และความสำคัญที่ต้องมีระบบทะเบียนเรือ รวมถึงการให้สัญชาติเรือและอื่นๆ บทที่ 3 ศึกษาถึงประวัติความเป็นมา และหลักเกณฑ์ทั่วไปของระบบทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ว่าได้มีการวางหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้อย่างไร เพื่อให้ทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนต่างๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ บทที่ 4 จะทำการศึกษาถึงบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หลักเกณฑ์ต่างๆ ที่สำคัญ และประเด็นทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบทะเบียนเรือของประเทศต่างๆ เช่น Merchant Shipping Act 1995 ของประเทศอังกฤษ เป็นต้น เพื่อศึกษาว่าบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้ในประเทศต่างๆ มีลักษณะอย่างไร โดยหลักการแล้วมีความเหมือนหรือแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร บทที่ 5 จะเป็นการวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาต่างๆ ในระบบทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ที่เกิดขึ้นอันเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของเรือพาณิชย์ของไทย รวมถึงแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุงและพัฒนาระบบทะเบียนเรือของประเทศไทย และในบทที่ 6 ซึ่งเป็นส่วนสุดท้ายจะเป็นการสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

#### 4. วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ผู้เขียนใช้วิธีการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการศึกษาจากหนังสือ บทความ เอกสาร วารสาร ตั๋วบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อมูลสารสนเทศทางอินเทอร์เน็ตและสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีข้อมูลและคำอธิบายที่ค่อนข้างจำกัด เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาเปรียบเทียบบทบัญญัติลักษณะต่างๆ ของพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 กับกฎหมายของต่างประเทศในลักษณะเดียวกัน โดยนำมาวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่ข้อสรุปและข้อเสนอแนะในตอนท้ายเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขและพัฒนากฎหมายในเรื่องนี้ต่อไป

## 5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

ผลจากการศึกษาและวิเคราะห์ถึงสภาพปัญหาทางกฎหมายของระบบทะเบียนเรือในประเทศไทยตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นี้ ผู้เขียนคาดว่าจะได้รับประโยชน์ต่างๆ ดังนี้

1. ทำให้เห็นถึงภาพรวมของระบบต่างๆ เกี่ยวกับทะเบียนเรือตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ในปัจจุบัน รวมถึงความสำคัญของการจดทะเบียนเรือ และการให้สัญชาติเรือ

2. ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายอันเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาของเรือพาณิชย์ของไทย และทราบแนวทางอันจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาต่างๆ เหล่านั้น ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงของประเทศไทย ช่วยให้หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบทะเบียนเรือของไทยนั้นมีเนื้อหาที่สอดคล้องประสานกันทั้งระบบ

3. ทำให้ทราบถึงเรื่องระบบทะเบียนเรือตามที่มีบัญญัติไว้ในกฎหมายของต่างประเทศว่ามีกฎเกณฑ์สาระสำคัญเช่นใด และหากนำมาปรับใช้กับระบบทะเบียนเรือในประเทศไทยแล้วจะมีผลดี ผลเสีย และมีความเหมาะสมมากน้อยเพียงใด

4. เป็นแนวทางในการปรับปรุง แก้ไข และพัฒนากฎหมาย พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 เพื่อให้ประเทศไทยมีระบบกฎหมายที่มีความทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน อีกทั้งมีความสอดคล้องกับหลักกฎหมายทางด้านระบบทะเบียนเรือของประเทศต่างๆ